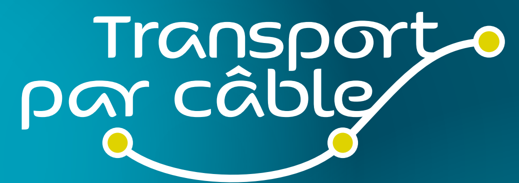
FONTAINE > SAINT-NIZIER-DU-MOUCHEROTTE > LANS-EN-VERCORS





Communauté de Communes du Massif du Vercors

Maison de l'intercommunalité
19, Chemin de la Croix Margot
38250 Villard-de-Lans
Tél. : 04 76 95 08 96

www.vercors.org



La Métro
Communauté d'agglomération de Grenoble

3, rue Malakoff 38 000 Grenoble
Tél. : 04 76 59 59 59
fax : 04 76 42 33 43

www.lametro.fr

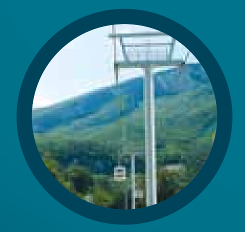
terrapublica



FONTAINE > SAINT-NIZIER-DU-MOUCHEROTTE > LANS-EN-VERCORS

Transport par câble





Vous avez la parole !









Le projet en grandes lignes

La présente concertation préalable porte sur le projet de transport par câble entre Fontaine, Saint-Nizier-du-Moucherotte et Lans-en-Vercors.

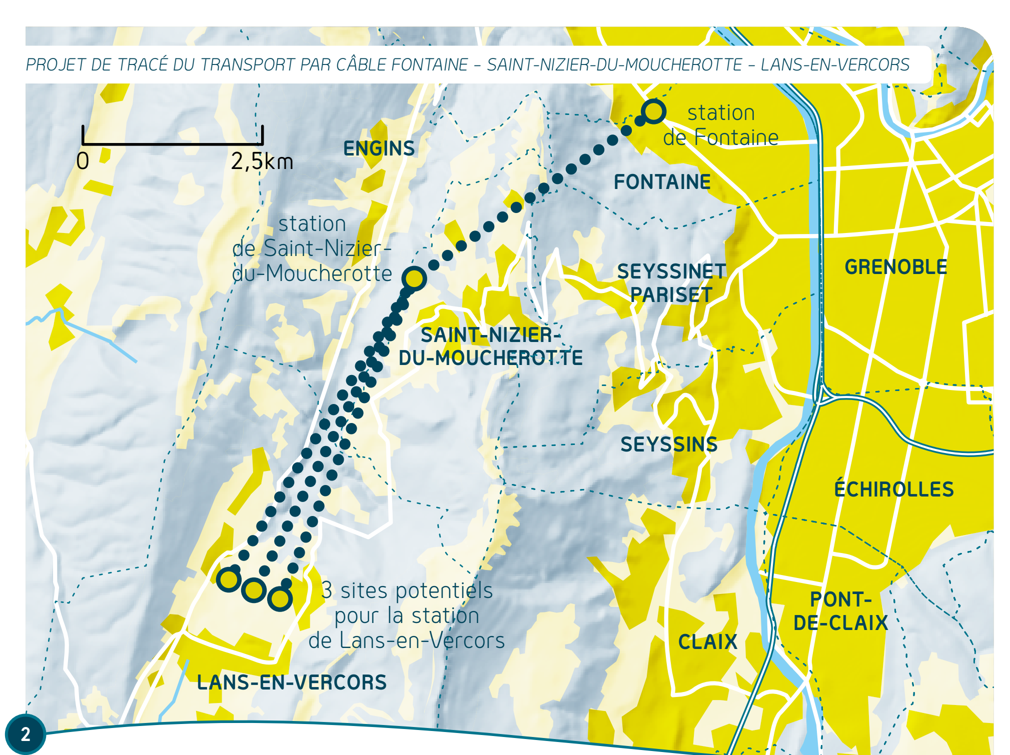
UN PROJET, 2 TRONÇONS

Le projet de transport par câble est composé de 2 tronçons :

- Un 1er tronçon, d'une longueur d'environ 4,5 km, qui relie Fontaine à Saint-Nizier-du-Moucherotte, avec la création d'une station intermédiaire.
- Un second tronçon, d'une longueur d'environ 5,7 km, qui relie Saint-Nizier-du-Moucherotte à Lans-en-Vercors. Trois options de tracés sont envisagées, selon l'implantation retenue pour la station de Lans-en-Vercors.

Ce projet de transport par câble va permettre d'offrir des temps de parcours compétitifs, au regard de la voiture individuelle, pour la quasi-totalité des liaisons entre le Plateau du Vercors et le Centre et le Nord-Ouest de l'agglomération.

PROJET DE TRACÉ DU TRANSPORT PAR CÂBLE FONTAINE – SAINT-NIZIER-DU-MOUCHEROTTE – LANS-EN-VERCORS



DES OBJECTIFS MULTIPLES

Plus qu'un simple service de transport, cette liaison par câble est envisagée comme un outil majeur de développement des territoires, avec comme objectifs :

- **Le développement de nouvelles opportunités et synergies économiques entre le Vercors et l'agglomération,** pour de nouvelles formes d'activités touristiques et le développement de nouvelles activités économiques dont celles liées aux NTIC.
- **Une amélioration des déplacements entre le Vercors et l'agglomération grenobloise,** afin de réduire les déplacements motorisés, en lien notamment avec les objectifs environnementaux (réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de la qualité de l'air).
- **Un confortement de l'image et du rayonnement de la région grenobloise et du massif du Vercors** grâce à un projet innovant qui répond aux enjeux des mutations climatiques et énergétiques.
- **Une intégration dans une stratégie globale de maîtrise de l'urbanisation,** de la pression démographique et de l'étalement urbain.







UNE FRÉQUENTATION ESTIMÉE À 820 000 VOYAGEURS ANNUELS

Les études de mobilité évaluent à ce stade le potentiel de fréquentation annuelle de cette liaison par câble **à court terme à 820 000 voyages / an,** soit une fréquentation moyenne journalière annuelle d'environ 2 250 voyages.

À plus long terme, l'**évolution du réseau de transport en commun de l'agglomération grenobloise et le développement de la polarité Nord-Ouest** (Portes du Vercors, Presqu'île scientifique) permettront d'améliorer l'attractivité et l'accessibilité du transport par câble, **avec une fréquentation estimée à 1 170 000 voyages / an,** soit 3 200 voyages / jour en moyenne journalière.








Répondre aux enjeux de déplacements et de développement

Le transport par câble entre Fontaine, Saint-Nizier-du-Moucherotte et Lans-en-Vercors permettra, à l'horizon 2019, de participer activement au développement et au rayonnement de notre région, tout en améliorant les liaisons entre l'agglomération et le Plateau.

LE PLATEAU : UNE ACTIVITÉ IMPORTANTE AU SEIN D'UN CADRE DE VIE REMARQUABLE

Le Plateau correspond aux 7 communes regroupées au sein de la Communauté de communes du massif du Vercors (CCMV) : Autrans, Corrençon-en-Vercors, Engins, Lans-en-Vercors, Méaudre, Saint-Nizier-du-Moucherotte et Villard-de-Lans, pôle principal concentrant plus du tiers de la population.

Le Plateau du Vercors possède une identité paysagère forte, basée sur un capital paysager, naturel, environnemental et agricole, garant de son attractivité.

Le territoire compte environ 3800 emplois et 5700 actifs occupés et accueille une importante offre de tourisme et de loisirs (40000 lits) avec des activités très diversifiées (domaines skiables, activités de pleine nature, grands itinéraires de randonnée…).

Tout en faisant valoir son histoire et son organisation propre, le territoire est fortement tourné vers l'agglomération grenobloise.

L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE ET SA PARTIE NORD-OUEST, PORTE D'ENTRÉE ET PÔLE MAJEUR POUR LE MASSIF DU VERCORS

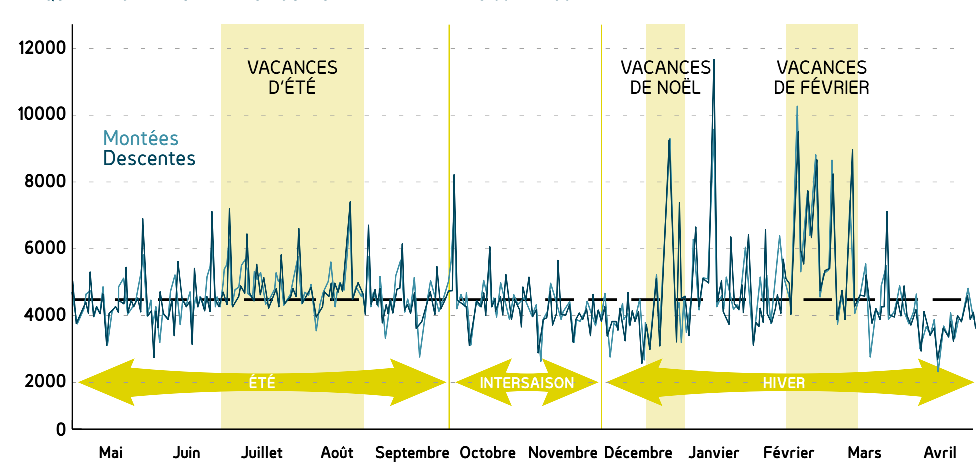
Au sein de l'agglomération, le secteur Nord-Ouest, très marquée par l'Isère, le Drac et la topographie, est à la fois un pôle de vie et une porte d'entrée sur le réseau de transport urbain :

- **Un poids démographique :** 50000 habitants, soit 12 % de la population métropolitaine.
- **Un pôle d'emplois :** environ 35000 emplois, soit 19 % de l'emploi de l'agglomération.
- **Un pôle de services :** hypermarché alimentaire et surfaces spécialisées.
- **Une excellente connexion avec les autres quartiers de l'agglomération,** grâce un très bon maillage tramway, par la ligne A, depuis le secteur de la Poya.

DES ÉCHANGES QUOTIDIENS ET TOURISTIQUES ENTRE LE VERCORS ET L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

- Parmi les 5700 «actifs résidents» du Plateau, 31 % d'entre eux travaillent sur le territoire de la Métro soit 1870 personnes concernées et 3740 trajets quotidiens.
- Environ 200 habitants de la Métro (soit 400 trajets quotidiens) travaillent dans le Vercors.
- 2850 élèves et étudiants résident sur le territoire de la CCMV, dont 14 % d'entre eux étudient sur le territoire de la Métro (390 personnes).
- Les échanges entre l'agglomération et le Plateau augmentent fortement pour les déplacements touristiques et de loisirs, les week-ends et les vacances scolaires.

FRÉQUENTATION ANNUELLE DES ROUTES DÉPARTEMENTALES 531 ET 106



Des échanges routiers malaisés

8900 véhicules circulent quotidiennement dans les deux sens sur les deux routes reliant le Vercors et l'agglomération grenobloise : RD106 (route de Saint-Nizier-du-Moucherotte) et RD531 (route d'Engins et de Sassenage), avec des difficultés de circulation dans la traversée de Sassenage et de Fontaine.

Ce trafic moyen peut doubler certains samedis ou dimanches, notamment pendant la haute saison des sports d'hiver.

Des liaisons en transport public à renforcer

L'offre actuelle en transport public est globalement faible sur le territoire de la CCMV, avec seulement 2 lignes Transisère reliant le plateau à la Métro.









L'insertion des stations

Le projet de liaison par câble comprend trois stations accessibles aux usagers : Fontaine (La Poya), Saint-Nizier-du-Moucherotte et Lans-en-Vercors. Pour chacune de ces trois stations, il s'agit de **définir la meilleure implantation, en fonction de multiples critères :** insertion urbaine, intégration paysagère, accessibilité (à pied, en vélo, en transport en commun, en voiture, etc.), faisabilité technique, coût, proximité avec les centralités…

STATION DE FONTAINE-LA POYA

Une station connectée

La station de Fontaine (La Poya) viendra s'inscrire au cœur du projet urbain Portes du Vercors.

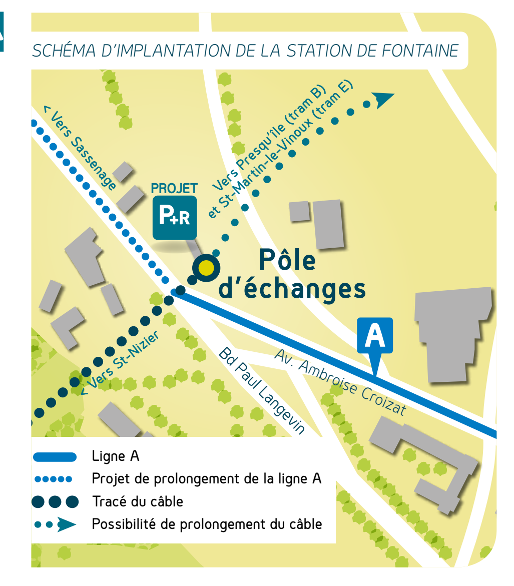
Elle sera connectée à la ligne A de tramway et au futur transport par câble de la polarité Nord-Ouest, créant ainsi un véritable pôle d'échanges au cœur de ce nouveau quartier.

L'accessibilité piétonne et vélo à la station sera également favorisée.

La station intégrera enfin **un parking d'une centaine de places, une aire de stationnement vélos** importante et quelques commerces.

Grâce aux fréquences élevées du tramway et du câble urbain, **les temps de parcours vers la Presqu'île scientifique, la gare et le centre de Grenoble seront compétitifs** au regard de la voiture individuelle.

Le prolongement ultérieur du câble vers la polarité Nord-Ouest assurera **une bonne correspondance avec les lignes B et E de tramway** et permettra l'accès direct aux pôles d'emplois : Presqu'île à Grenoble et parc d'Oxford à Saint-Martin-le-Vinoux.



L'insertion urbaine de la station câble de Fontaine (La Poya) est étudiée dans le cadre de l'étude urbaine Porte du Vercors.

LA STATION DE SAINT-NIZIER-DU-MOUCHEROTTE

La station de Saint-Nizier-du-Moucherotte est la station intermédiaire de cette liaison par câble entre l'agglomération grenobloise et le Vercors.

Deux implantations sont envisagées et soumises à concertation :

A-La Fontaine et B-La Corne

Les deux sites se situent à une distance à peu près équivalente du centre-bourg : 500-600 m pour la 1re, 600-800 m pour la 2de. Dans les deux cas, **une liaison piétonne serait à créer** pour la relier au cœur de village.

Un petit parc-relais d'une cinquantaine de places, ainsi qu'**un garage à vélos d'une vingtaine de places** sont envisagés, afin de permettre le lien entre la station et le village.

Les 2 options se différencient principalement sur deux points :

- **L'accessibilité routière :** pour La Fontaine, l'accès serait possible par le Chemin de l'Hôte (à élargir), alors que l'accès à la Corne nécessiterait la création d'une nouvelle voirie.
- **L'insertion urbaine :** la station La Fontaine viendrait s'inscrire dans la continuité de l'urbanisation existante du village et serait peu visible depuis la RD et le centre bourg.

La station La Corne apparaît plus isolée et plus visible depuis la RD et le centre bourg.

Compte tenu de la rapidité de la liaison avec l'agglomération grenobloise et de la qualité remarquable des vues lointaines (surtout pour La Fontaine), il serait possible d'**associer à cette station un programme immobilier spécifique de services** (hébergement, restauration, salles de réunions, santé, loisirs…).





DES STATIONS MAIS PAS SEULEMENT…

La création de stations est aussi l'occasion de proposer de nouveaux services et fonctions au sein même de l'équipement, adaptés à chaque site : commerces, équipements touristiques, stationnement, services de livraisons de marchandises.



L'insertion des stations

STATION DE LANS-EN-VERCORS

À Lans-en-Vercors, trois options d'implantation de la station câble sont étudiées : Jeaumes, Maison du Parc et Les Jailleux.
Le choix du site d'implantation de la station doit concilier une articulation étroite avec le fonctionnement du centre village et un accès facile pour le rabattement des voitures et des autocars.
Quelle que soit l'implantation retenue, la réalisation d'**un parc-relais (P+R) de 250 places**, ainsi que d'**un local vélos sécurisé et protégé** (50 places environ) sont envisagés. **Des programmes complémentaires** seraient également possibles pour conforter l'articulation de la station avec le centre village : un café-bar, un espace de vente de produits du terroir…

1 - Jeaumes

Position A

Ce choix offrirait **une accessibilité optimale au P+R** et permettrait **une bonne articulation entre les différents modes** (voitures, bus, câble).

Le déplacement de la gare routière pourrait être envisagé au Nord de l'avenue Léopold Fabre pour une interface optimisée avec le câble. Son maintien sur place semble possible, si sa capacité et son fonctionnement s'avèrent suffisants.

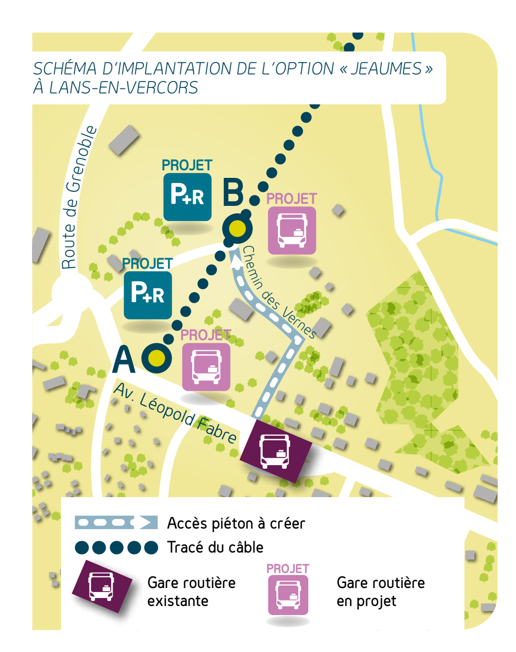
Compte tenu de sa position, **un soin particulier devra être porté à l'impact architectural** de cette station, afin de participer pleinement à la création maîtrisée d'une véritable entrée de village.

Position B

Plus excentrée, cette option est **moins bonne que la précédente pour l'accès des voitures au P+R** (via le chemin des Vernes) et **surtout pour la gare routière** qui se trouvera à une distance plus grande du centre bourg.

Du fait de l'éloignement et de la position en contrebas, **l'accessibilité piétonne aux principaux centres d'intérêt du village serait fortement dégradée.**

Enfin, moins visible, la station ne serait plus une porte d'entrée-signal de la commune.



2 - Maison du parc

Cette position permet **une insertion de la station en cœur de village.**

L'accès au P+R se ferait par le chemin des Fusillés et par le parking de la Maison du parc. **Un barreau de voie nouvelle serait à créer** pour une liaison routière pratique avec le carrefour de Jeaumes.

Trois scénarios d'implantation de la gare routière sont envisageables :

- **en interface directe avec la station,** en libérant le foncier nécessaire sur la rue Léopold Fabre ;
- **en continuité basse avec le P+R,** permettant une bonne intermodalité mais éloignant la gare routière du centre bourg ;
- **en maintenant sa position actuelle** avec amélioration des liaisons piétonnes avec la station câble (200 mètres environ), entraînant une dégradation de l'intermodalité.

Divers programmes peuvent être associés à la station côté avenue Léopold Fabre, avec la possibilité d'utiliser la terrasse sur le P+R.

SCHÉMA D'IMPLANTATION DE L'OPTION « MAISON DU PARC » À LANS-EN-VERCORS

Chemin des Vernes — PROJET — P+R — Av. Léopold Fabre

Accès routier à créer — Accès piéton à créer — Tracé du câble — Gare routière existante — Gare routière en projet

3 - Les Jailleux

À moins de 500 mètres du cœur de Village, le site des Jailleux permet d'**installer la station à proximité des principales zones de loisirs,** avec la possibilité d'accueillir quelques programmes en accompagnement de la station.

La topographie permet d'**intégrer le parking relais en sous-sol,** tout en restant éventuellement ouvert vers le Nord.

La principale difficulté du site vient **des contraintes de circulation créées sur l'avenue Léopold Fabre** pour l'accès des voitures au P+R et pour l'accès des bus à la gare routière.








Deux types de système câble

Pour ce projet de liaison par câble entre l'agglomération grenobloise et le Vercors, deux solutions techniques de systèmes câble apparaissent possibles pour assurer le service : **le télécabine monocâble et le système 3S.**

UNE SOLUTION DE BASE : LE TÉLÉCABINE MONOCÂBLE

Il s'agit d'un système basé sur :

- Un câble unique en mouvement unidirectionnel continu qui assure le support et l'entraînement des véhicules. Ce câble est dit « porteur-tracteur ».
- Deux poulies qui assurent le mouvement et la mise en tension du câble.
- Un système d'embrayage et de débrayage des véhicules, qui permet d'avoir une vitesse faible en station et élevée en ligne.

Ce type de télécabine nécessite des stations d'une largeur de 8 mètres environ, pour une longueur de 20-25 m (station terminus) à 40-50 m (station intermédiaire).



UNE OPTION À PLUS GRANDE CAPACITÉ : LE TÉLÉPHÉRIQUE DÉBRAYABLE 3S

Le téléphérique débrayable 3S est un système identique dans son principe à la télécabine, à la différence que la fonction support des véhicules n'est plus assurée par le câble « porteur-tracteur » mais par des câbles fixes dits « câbles porteurs ».

Ces câbles agissent de manière analogue à des rails aériens. Cette séparation des fonctions permet d'utiliser des véhicules de plus grande capacité.

Le téléphérique 3S nécessite des stations d'une largeur de 14 mètres environ, pour une longueur de 40 m (station terminus) à 80 m (station intermédiaire).



UN DIMENSIONNEMENT À 500 PERSONNES PAR HEURE

À partir des études de mobilité, il est envisagé à ce stade de dimensionner le système à une capacité de 500 personnes par heure et par sens à sa mise en service, pouvant évoluer jusqu'à 1000 personnes par heure et par sens à terme.

TABLEAU COMPARATIF DES 2 MODES	MONOCÂBLE TÉLÉCABINE (TC)	TÉLÉPHÉRIQUE DÉBRAYABLE (3S)
CAPACITÉ DES VÉHICULES	**10 pers.**	**35 pers.**
VITESSE EN LIGNE	6 m/s (~21km/h)	7,5 m/s (~27km/h)
DÉBIT	Jusqu'à 3000 personnes par heure et par sens	Jusqu'à 6000 personnes par heure et par sens
ÉVOLUTIVITÉ	Augmentation du débit possible par adjonction de véhicules. **Doit être prévu lors de la conception initiale.**	
CADENCEMENT À 500 PERS./H	**1 minute et 12 secondes**	**4 minutes et 12 secondes**
CADENCEMENT À 1000 PERS./H	36 secondes	2 minutes et 06 secondes
INTERVALLE MOYEN ENTRE PYLÔNES	**150 mètres**	**1000 mètres**
SURVOL MAXIMAL	60 m ponctuellement	Non limité par la réglementation
HAUTEUR USUELLE DE PYLÔNE	20 à 30 mètres	35 à 60 mètres
LONGUEUR DE STATION D'EXTRÉMITÉ	25 mètres	40 mètres
VENT MAXIMAL EN EXPLOITATION	**72 km/h**	**100 km/h**
INDISPONIBILITÉ LIÉE AU VENT	145 heures sur 21 jours	32 heures sur 5 jours
TAUX DE DISPONIBILITÉ	98,30 %	99,60 %
TRANSPORT DE VÉLOS	1 vélo par cabine avec 4 pers.	6 vélos par cabine avec 8-9 pers.
AVANTAGES & INCONVÉNIENTS	+ Moins cher en investissement + Insertion plus aisée des stations − Nécessité d'épouser la topographie	+ Confort optimal + Silence de fonctionnement + Possibilité de très grandes portées + Très bonne disponibilité + Moins cher en exploitation − Insertion moins aisée des stations




Des enjeux environnementaux

Le projet de transport par câble s'inscrit dans des environnements naturels présentant des spécificités en termes de faune et de flore. Des études sont actuellement encore en cours afin de procéder au recensement précis de ces aspects environnementaux et d'affiner le projet en conséquence.

ÉTAT DES LIEUX DES HABITATS NATURELS

L'étude des milieux naturels a démontré la présence de zones intéressantes, notamment :

- Les milieux ouverts associés aux sommets ou aux pieds des falaises.
- Des zones humides à Lans-en-Vercors, recensées par l'Inventaire Départemental.
- Des sapinières ainsi que des chênaies blanches et des érablaies.

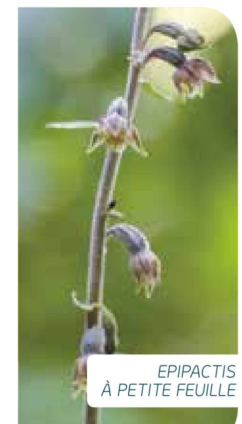
RECENSEMENT DE LA FLORE...

Une vingtaine d'espèces de plantes protégées a été recensée le long du projet, dont deux espèces d'orchidées.

Après le traitement des données collectées sur le terrain, les lieux d'implantation d'espèces remarquables seront localisés précisément, afin d'affiner l'implantation des pylônes en vue de leur évitement.



EPIGODON SANS FEUILLE



EPIPACTIS À PETITE FEUILLE

... ET DE LA FAUNE

Le projet de transport par câble est **directement concerné par la présence de grands rapaces** tels que l'aigle royal, le grand-duc, ou le faucon pèlerin, concentrés dans 4 secteurs.

Par ailleurs, **des espèces sensibles ont été recensées, tels que des amphibiens ainsi que des libellules** (dont l'agrion de Mercure, espèce protégée), des papillons (dont une espèce protégée), ou **un peuplement de chauves-souris.**

Les impacts du projet porteront donc essentiellement sur la perturbation des territoires des grands rapaces. Le calage fin du tracé, le choix de l'implantation des pylônes et l'appareillage des câbles pour améliorer leur visibilité par les oiseaux en vol permettront de réduire ces incidences.

Une insertion paysagère anticipée

Le projet de transport par câble permet de se fondre au mieux dans le paysage du Plateau sans impact visuel marquant.



Vue du transport par câble (option téléphérique 3S) depuis Engins

Vue du transport par câble (option téléphérique 3S) depuis la Maison du Parc à Lans-en-Vercors

Vue du transport par câble (option télécabine) depuis la station de départ à Fontaine





Organisation des déplacements

La mobilité sur le territoire de la Communauté de Communes du Massif du Vercors est un enjeu important. Une étude est actuellement réalisée afin d'améliorer les déplacements et la mobilité des résidents et touristes entre les différentes communes et les sites d'activités du Plateau. Objectif ? Un plan d'action détaillé d'ici fin 2013, intégrant l'hypothèse de la réalisation ou non d'une liaison par câble avec l'agglomération grenobloise.

DES OPTIONS ACTUELLEMENT À L'ÉTUDE

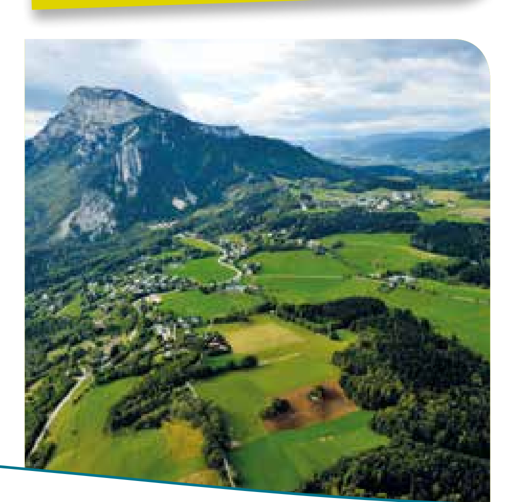
Les choix d'orientation pour un schéma de déplacements à l'échelle des communes du Plateau sont en cours, enrichis prochainement par les éléments recueillis lors de cette concertation. Différentes solutions sont cependant déjà à l'étude pour accompagner l'arrivée du câble et plusieurs mesures pourraient être envisagées :

- En lieu et place des lignes Transisère, **deux navettes** desservant respectivement Villard-de-Lans d'une part et Autrans et Méaudre d'autre part, **avec une fréquence supérieure à la desserte actuelle.**
- **Le maintien de certaines liaisons vers Seyssins et Sassenage** semblerait nécessaire, avec des fréquences et une amplitude encore à définir.
- **Le service de transport à la demande depuis Corrençon-en-Vercors** serait à maintenir.
- **Un service de covoiturage de rabattement** vers les gares de Lans-en-Vercors et Saint-Nizier-du-Moucherotte pourrait être envisagé.
- **L'installation de véhicules d'autopartage** sur le Plateau est également à l'étude.
- **Des liaisons en modes actifs et vélo à assistance électrique** faciliteraient par ailleurs l'accès aux gares de départ du transport par câble.



UN PROLONGEMENT SUR LE PLATEAU NON PERFORMANT

L'hypothèse de prolonger la liaison par câble au-delà de Lans-en-Vercors a été examinée et abandonnée du fait notamment d'un survol de nombreuses zones résidentielles, d'un fort impact visuel dans la plaine de Lans-en-Vercors ou encore de temps de parcours peu compétitifs par rapport à la voiture.
Des solutions de rabattement ou d'intermodalité entre Lans-en-Vercors et les autres communes du Vercors seront donc à privilégier.



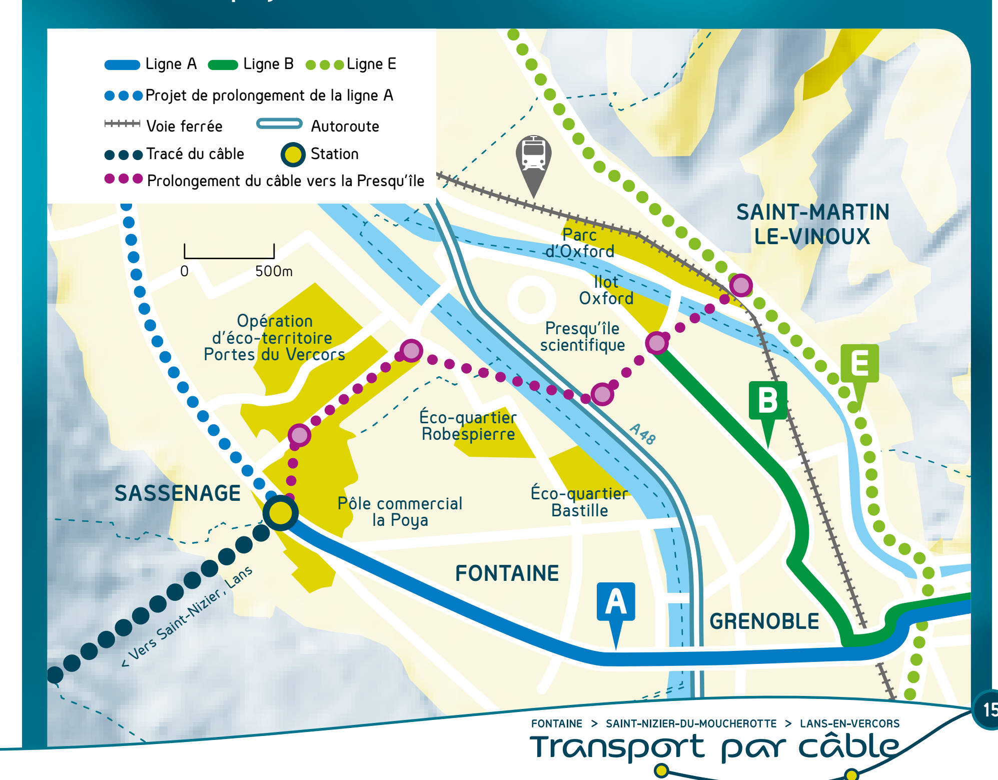
L'ARTICULATION DU CÂBLE VERCORS AVEC LE RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN DE L'AGGLOMÉRATION

Le câble vers le Vercors sera connecté à la ligne A de tramway, dont les fréquences élevées permettront d'assurer des temps de parcours compétitifs vers la gare et le centre de Grenoble.

Le prolongement ultérieur de cette ligne vers Sassenage renforcera l'attractivité du câble pour les habitants de ce secteur Nord de l'agglomération. La création d'une liaison par câble urbain entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux permettra d'assurer une bonne correspondance avec les lignes B et E en offrant un accès direct aux pôles d'emplois de la Presqu'île à Grenoble et du parc d'Oxford à Saint-Martin-le-Vinoux.

Ce projet de transport urbain par câble est étudié dans le cadre de la démarche polarité Nord-Ouest. De par sa fréquence, ce transport par câble assurerait un « quasi-lien fixe » entre les deux rives de la vallée, en s'affranchissant des obstacles : Drac et Isère, autoroutes A480 et A48, voie ferrée. Le tracé proposé comporterait 6 stations sur une longueur de 3,5 km, avec un temps de parcours total estimé à moins de 15 minutes.

Le coût d'un tel projet est estimé à une soixantaine de millions d'euros.







Coût et calendrier

COÛTS D'INVESTISSEMENT

La solution de base télécabine est estimée à 53,5 millions d'euros de coût d'infrastructures, comprenant l'ensemble de l'infrastructure «câble», les cabines, ainsi que les trois stations, les raccordements réseaux et l'aménagement des chemins d'accès aux pylônes.*

**Hors acquisitions foncières et libération des emprises éventuellement nécessaires à la réalisation du projet. Hors option Wifi dans les cabines.*

FINANCEMENT DU PROJET

Différentes solutions de montage pour le financement du projet sont envisagées, en lien avec la création éventuelle par les partenaires du projet d'une structure porteuse de type syndicat mixte ou société publique locale (SPL).

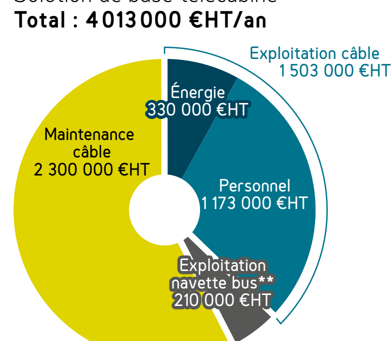




COÛTS D'EXPLOITATION

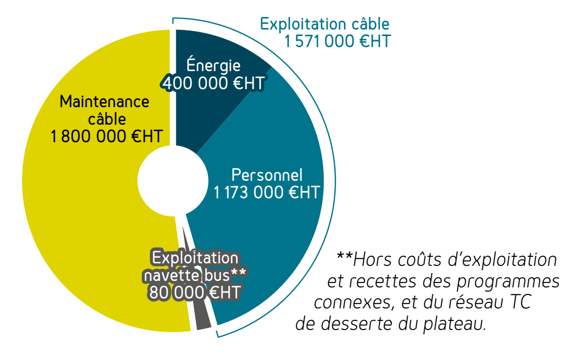
Les coûts d'exploitation annuels sont évalués de 3,45 à 4 millions d'euros, en fonction de l'option technique retenue (solution télécabine ou téléphérique 3S).

Solution de base télécabine
Total : 4013000 €HT/an



Option 3S
Total : 3453000 €HT/an

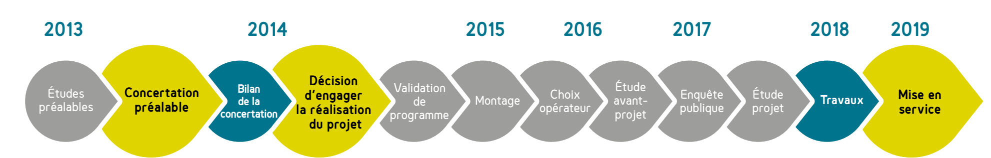




***Hors coûts d'exploitation et recettes des programmes connexes, et du réseau TC de desserte du plateau.*

CALENDRIER

L'objectif visé par la Métro et ses partenaires est de mettre en service cette liaison par câble entre l'agglomération grenobloise et le Vercors à l'horizon 2019.



Concertation, mode d'emploi...

Du 7 octobre au 8 novembre 2013, la Métro et la Communauté de Communes du Massif du Vercors (CCMV) vous donnent la parole. Dans le cadre de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, est organisée une concertation préalable à la réalisation du transport par câble entre Fontaine et Lans-en-Vercors. Vos avis et remarques sont importants ! Ils vont permettre d'enrichir et d'affiner le projet avant la phase d'enquête publique.

DES POINTS CLÉS À AFFINER ENSEMBLE

Implantations des stations pour cette liaison par câble

Plusieurs positionnements sont envisagés pour les stations de Saint-Nizier-du-Moucherotte et Lans-en-Vercors. Chacun comportant des avantages et des inconvénients en matière d'aménagement, d'accessibilité routière et piétonne…

Tracé de la ligne

En fonction du choix d'implantation de la station de Lans-en-Vercors, 3 tracés sont envisagés à partir de Saint-Nizier-du-Moucherotte.

Type d'infrastructure et technologie à retenir

2 technologies sont envisageables pour cette liaison par câble : télécabine ou téléphérique débrayable 3S

Services à proposer aux utilisateurs du câble dans les trois stations

La réalisation des stations s'accompagnera de création de nouveaux services adaptés à chaque site : commerces, équipements touristiques, stationnement, livraisons de marchandises…

Organisation des déplacements et des transports

En complémentarité de la liaison par câble sur le plateau du Vercors et dans la partie Nord-Ouest de l'agglomération.

Insertion environnementale

Intégration du transport par câble dans le respect du cadre paysager et des environnements naturels.






Concertation, mode d'emploi…

COMMENT VOUS EXPRIMER ET VOUS INFORMER ?

Différents modes d'information et d'expression sont à votre disposition dans le cadre de cette concertation préalable.

6 Réunions publiques

GRENOBLE
jeudi 17 octobre à 18h00
Direction des Territoires (ex-DDE)

SAINT-NIZIER-DU-MOUCHEROTTE
mardi 22 octobre à 19h00
Salle des fêtes

LANS-EN-VERCORS
lundi 28 octobre à 20h30
Salle des fêtes

AUTRANS
mardi 29 octobre à 20h30
Salle des fêtes

FONTAINE
mercredi 6 novembre à 18h30
Salle Edmond Vigne

VILLARD-DE-LANS
jeudi 7 novembre à 20h30
La Coupole

Des registres d'expression

Afin de faire connaître votre point de vue ou vos observations sur ce projet, **des registres d'expression sont à votre disposition à la CCMV et à la Métro, ainsi que dans les mairies de Lans-en-Vercors, Engins, Saint-Nizier-du-Moucherotte, Seyssinet-Pariset et Fontaine.**





Des expositions

Des expositions sont également installées dans les lieux suivants :

- **Mairie de Lans-en-Vercors,**
- **Mairie d'Engins,**
- **Mairie de Saint-Nizier-du-Moucherotte,**
- **Mairie de Villard-de-Lans,**
- **Mairie d'Autrans,**
- **Mairie de Méaudre,**
- **Mairie de Corrençon-en-Vercors**
- **Mairie de Fontaine**
- **mairie de Seyssinet-Pariset**
- **Mairie de Seyssins**
- **Mairie de Sassenage**
- **Siège de la communauté de communes du massif du Vercors** (CCMV) à Villard-de-Lans, Maison de l'intercommunalité, 19 Chemin de la Croix Margot, 38250 Villard-de-Lans
- **Siège de la Métro,** immeuble le Forum, 3 rue Malakoff, 38000 Grenoble
- **Siège du Conseil général,** 7 rue Fantin Latour - BP 1096 -38022 Grenoble cedex
- **Station Mobile,** 15 boulevard Joseph Vallier 38000 Grenoble.

Vous pourrez y consulter également le dossier de concertation.

Sur internet

Un espace dédié à la concertation préalable au transport par câble est disponible sur les sites internet de la Métro et de la CCMV. Vous pourrez y prendre connaissance ou télécharger l'ensemble des documents et laisser vos commentaires et remarques.



La MÉTRO
www.lametro.fr/concertation-cable



La CCMV
www.vercors.org/transport-cable.html

Par courrier

Vous pouvez enfin faire parvenir vos suggestions et remarques à la Métro et à la CCMV par voie postale à l'adresse suivante :

La Métro
Concertation câble
3, rue Malakoff
38000 Grenoble

ou

Communauté de Communes du Massif du Vercors
Concertation câble
Maison de l'intercommunalité
19, Chemin de la Croix Margot
38250 Villard-de-Lans